

Schneegestöber

Der neue Corsair Sprint 750 begeistert mit hohem Geschwindigkeitspotenzial, einfacher Handhabung und pfiffigen Details. Fahrspaß sogar bei Frost und Schnee

Eigentlich seltsam. Dieser Trimaran, der da am Steg schwimmt, ist eine so heiße Neuheit, da müsste der seit Stunden rieselnde Schnee sofort schmelzen, statt sich in immer dickeren Schichten auf den Schwimmern niederzulassen. Und wenn die Flocken schon nicht wissen, dass der kleine Dreirumpfer erst wenige Wochen alt ist, dann sollten sie wenigstens aus Ehrfurcht vor seiner sportlichen Erscheinung vorbeiwegen. Aber es hilft wohl alles nichts: Bevor es zum Test auf den winterlich einsamen Chiemsee geht, muss erst einmal Schnee gefegt werden. In der kalifornischen Heimat des Corsair Sprint 750 würde man vermutlich ob der arktischen Temperaturen die Köpfe schütteln, und auch der mitsegelnde Vertreter der australischen Außenstelle wünscht sich, seine Füße lieber vor einem

Kamin auszustrecken, statt sie in dicke Segelstiefel zu stecken.

Dann also eine kurze Gnadenfrist für den sonnenverwöhnten Gast, stattdessen ein erster Rundgang über den Tri.

Was sofort auffällt, ist die sehr zurückhaltende, wenn nicht gar spartanisch zu nennende Ausstattung des Bootes. Im Gegensatz zum gleich großen Corsair 24, der mit einer geräumigen Kajüte deutlich für Touren ausgelegt ist, weist der Sprint nur rudimentären Komfort auf.

Schlafen geht, Wohnen kaum

Eine enge Dreieckskoje im Vorschiff, Platz für ein Chemie-WC, ein wenig Stauraum – mehr nicht. Auf Wunsch gibt es gegen Aufpreis noch je eine Luke in den Beams, die bieten dann Platz für Vorräte und ein Cockpit-Zelt, das bei Touren auf keinen Fall fehlen sollte. Denn nur wer die große Pflicht – sie zieht sich über fast zwei Drittel des Mittelrumpfes – als Wohnraum einbezieht, wird auch mal einen längeren Törn in Angriff nehmen können.

Ebenfalls schlicht ist die restliche Ausstattung an Bord. Kein kompliziertes Deckslayout, keine Spielereien. Was jedoch auf die in Vakuum-Technik gefertigten Rümpfe geschraubt wurde, hat Hand und Fuß, ist an den richtigen Stellen platziert und erfüllt seinen Zweck. Einzig beim Rigg hat man sich zu Gimmicks hinreißen lassen, die auf üblichen Fahrten-



Ab geht die Post: Selbst bei hohen Geschwindigkeiten bleibt der Tri leicht zu führen und zu beherrschen

booten wohl kaum in Erwägung gezogen worden wären. Beim Corsair Sprint leisten sie dagegen ihren Beitrag zum hohen Potenzial.

Da wäre zum einen der drehbar gelagerte Mast zu erwähnen. Um jederzeit einen günstigen Anstellwinkel des 10,8 Meter hohen Profils zu gewährleisten, steht er auf einer massiven Edeldstahlkugel und erlaubt Drehungen in jede Richtung. Auch über die Senkrechte hinaus. Denn die ungeschriebene Regel bei Seglern solcher Riggs lautet, die Wanten nicht lose, sondern noch loser zu fahren. Erst dann kann sich der Mast sogar bei leichtem Wind schon frei bewegen. Das Gefühl, ei-



Hoch das Bein: Schon bei 2 Beaufort steigen Luvschwimmer und Speed-Anzeige



ne wirklich schwankende Palme an Deck stehen zu haben, behagt allerdings nicht jedem. Man kann die Wanten auch fester anziehen, schränkt dann jedoch den unstreitig aerodynamisch vorteilhaften Bewegungsdrang des rotierenden Mastes stark ein.

Apropos Wanten. Sie bestehen beim Sprint nicht mehr aus Draht, sondern aus etwa acht Millimeter starkem Dyneema-Tauwerk. Das spart zum einen leistungshemmendes Toppgewicht, viel wichtiger aber ist die Erleichterung beim Maststellen und -legen. Gerade bei regelmäßig trailierenden Booten erweist sich die Handhabung mit den Textilwanten als deut-

lich angenehmer im Gegensatz zu den herkömmlichen störrischen Drahtseilen. Doch dazu später mehr.

Mittlerweile hat der Wind aufgefrischt und weht mit guten 3 Beaufort hinaus auf den See. Also wird der Trimaran ausgeparkt, trotz seiner beträchtlichen Breite lässt er sich gut manövrieren, und aus dem Hafen der Stippelwerft gesteuert.

Drei Rümpfe, ein Schwert

Bevor die Segel gesetzt werden können, heißt es zunächst einmal Lateralfläche ausfahren. Im Gegensatz zu Fahrtkatamaranen, die meist nur kurze Kielstummel oder flach gehende Schwerter

haben und damit auch in seichten Revieren segeln können, braucht der Trimaran eine zentrale Flosse. Beim Corsair Sprint 750 ist diese als massives Steckschwert vor dem Mast konstruiert. Mit einem Zug am Niederholer wird es auf 1,40 Meter Tiefe fixiert. Importeur Werner Stolz empfiehlt, es auf allen Kursen unten zu lassen, den Niederholer nur in flachen Revieren zu lösen. Dann würde das Schwert durch seinen Auftrieb teilweise im Rumpf verschwinden und bei Grundberührungen nachgeben. Im Falle eines Falles bräche jedoch immer zuerst das Schwert, bevor Rumpf und Schwertkasten in Mitleidenschaft gezogen würden.

Das Konzept der Corsair-Modelle ist strikt auf gute Trailerbarkeit ausgelegt. Den Segeligenschaften schadet es nicht

► TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

Konstrukteur	John Reddell
CE-Entwurfskategorie	C (Küstennahe Gewässer)
Rumpflänge	7,40 m
LWL (Wasserlinienlänge)	7,20 m
Breite	5,50 m/gefaltet 2,50 m
Tiefgang (ohne/mit Schwert)	0,30/1,40 m
Gewicht	780 kg
Großsegel	24,4 m ²
Fock	15,4 m ²
Gennaker	58,3 m ²
Segeltragezahl (Standardbesegelung)	6,8
Motor	Außenborder, 4 PS
Rumpf- und Decksbauweise	Rumpf und Deck in Vakuum-Bauweise, Sandwich-Laminat mit PVC-Schaumkern. Hochdichter Schaum in belasteten Bereichen

► PREIS UND WERFT

Grundpreis ab Importeur	51 900 Euro
Preis segel- und trailerfertig	62 000 Euro
In diesem Preis bereits enthalten	Trailer, Außenborder 4 PS, Segel UK Tapedrive, Spinnaker-Kit, Werkzeugkasten mit Ersatzteilen, Import
Werft	Corsair Marine, 91911 Kalifornien, USA
Vertrieb	Corsair Deutschland, 82024 Taufkirchen; Tel. 089/308 23 44, Fax 300 22 53; www.corsair-germany.com

► SEGELLEISTUNGEN (O. ABDRIFT U. STROM)

Am Wind (55 Grad)	9,3 kn
60 Grad	10,1 kn
90 Grad (mit Gennaker)	14,0 kn
130 Grad (mit Gennaker)	10,5 kn
Windgeschwindigkeit	10–15 kn/3–4 Bft.
Wellenhöhe ca.	0,2 m

Yacht – BEWERTUNG

Der Corsair Sprint 750 wird seinem Namen mehr als gerecht. Hohes Geschwindigkeitspotenzial, einfache Bedienung und sicheres Segelgefühl sind eine seltene Kombination. Komfortorientierte Tourensegler sollten den Corsair 24 wählen

► Konstruktion und Konzept

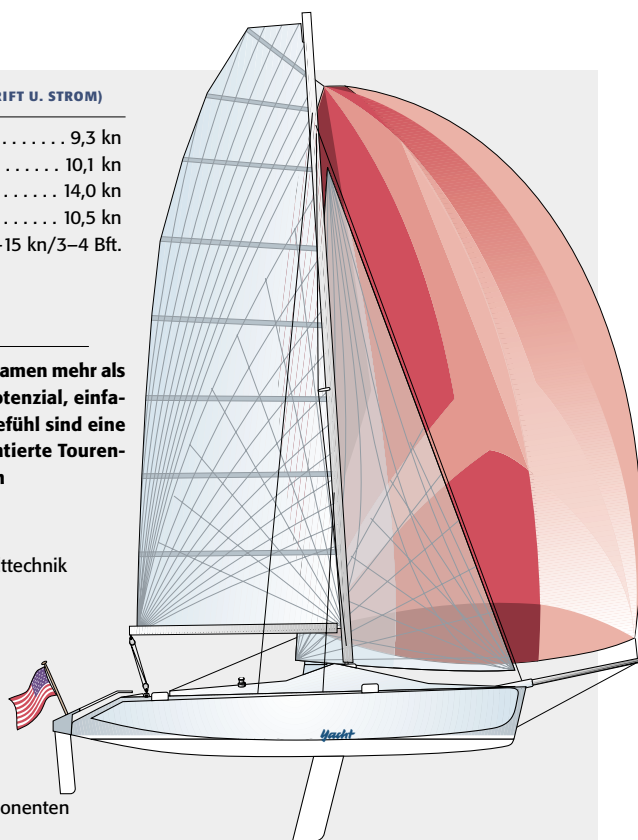
- ➕ Gute Bauausführung, bewährte Faltechnik
- ➖ Für längere Touren ungeeignet

► Segelleistung und Trimm

- ➕ Perfekte Segeligenschaften
- ➕ Trimmöglichkeiten gut platziert

► Ausbau und Ausrüstung

- ➕ Hochwertige Beschläge und Komponenten
- ➖ Rudimentäre Innenausstattung



Dafür sorgt eine in die Anlage konstruierte Sollbruchstelle.

Gute Tücher, serienmäßig dabei

Beim Segelsetzen offenbart sich, wieder einmal, ein pfiffiges Detail, das zeigt, wie intensiv sich die Werft mit ihren Produkten auseinander setzt. Das Großsegel wird nicht lose auf dem Baum aufgetucht, sondern um diesen herum gewickelt – ein Verfahren, das an das früher gängige Schnecken- oder Drehreff erinnert. Dirk und Großschot sind an der Nock drehbar gelagert, die Kurbel für den 1:1-Rollmechanismus setzt vor dem Mast an. Das ermöglicht eine vorbildliche, knickfreie Lagerung des hochwertig verarbeiteten Laminat-Großsegels.

Dieses wurde, genau wie die Fock, von UK-Sailmakers in Tape-Drive-Bauweise hergestellt und gehört so zur segelfertigen Ausstattung. Die Fock wird ebenfalls aufgewickelt. Beide Rollsysteme eignen sich jedoch nicht zum Reffen. Hierfür wurden in das Großsegel zwei klassische Reffs eingearbeitet.

Geringes Gewicht, schneller Start

Noch bevor beide Segel komplett gesetzt sind, bewegt sich der Tri schon von der Stelle. Das geringe Gewicht des Bootes, obwohl mit drei Leuten besetzt, zeigt seine Wirkung.

Richtig getrimmt, schieben die gut profilierten Segel das nicht einmal 800 Kilogramm schwere Schiff dem Anschein nach mühelos übers Wasser. Schnell ist unter Groß und Fock die theoretische Rumpfgeschwindigkeit erreicht, der Luvschwimmer schwebt dabei zwei Hand-

breit über der Wasseroberfläche. All dies passiert in so kurzer Zeit, dass man währenddessen nicht einmal dazu gekommen ist, seine bevorzugte Sitzposition zu finden. Hierfür bieten sich allerdings auch ungewöhnlich viele Plätze an, dank des langen Pinnenauslegers mutiert das halbe Schiff zum potenziellen Steuermannssitz.

Den besten Überblick hat man vom Luvschwimmer aus, der Blick auf die Windfäden der Fock ist frei. Und während man es sich auf dem Beam gemütlich macht und die Beine auf dem Trampolin



Durchdacht: aufholbares Steckruder, Schwalbennest für Außenbordertank



Durchbohrt: Vor dem drehbaren Mast mit Begrenzer taucht das Schwert auf

ausstreckt, spurtet der Corsair munter weiter. 7 Knoten, 8 Knoten, 9 Knoten – das GPS unterstreicht deutlich, dass die Trimarane nicht an die Gesetze der Kielboote gebunden sind.

Viel Speed, aber sicher

Alles schön und gut, mag sich ein Unbedarfter jetzt denken, aber nehme ich für dieses Plus an Segelspaß nicht ein deutlich höheres Kenterrisiko in Kauf? Schließlich verunglückten gerade vor wenigen Monaten bei der Atlantikregatta Transat Jacques Vabre fast alle gestarteten Trimarane, während bei den Einrumpfern im Ziel keine größeren Schäden zu beklagen waren.

Mit diesen hochgezüchteten Rekordyachten lässt sich der Corsair jedoch nur entfernt vergleichen. Allein schon die Bedienung des Sprint wurde, der sportlichen Orientierung zum Trotz, betont einfach gehalten. Kurze Genuaschienen, ein breiter Traveller, Mastrotation und ein Unterliekstreckter wurden in der Serienausstattung an Trimmeinrichtungen montiert.

Für den Gennaker werden es dann noch einmal zwei Blöcke mehr. Das ist nicht viel, reicht aber aus. Und erleichtert dem unerfahrenen Mitsegler die Mitarbeit. Viel wichtiger aber: Die Crew ist bei den hohen Geschwindigkeiten

nicht überfordert, sie kann sich auf Ruder, Groß und Fock- beziehungsweise Gennakerschot konzentrieren.

So bleibt die Atmosphäre auch bei 14 Knoten Fahrt unter Gennaker noch entspannt. Ein Zeitpunkt, wo Segler von Kielyachten in Anbetracht eines drohenden Sonnenschusses oft zwischen angespannter Steuerarbeit und glücklichen Jubelschreien schwanken.

Auf dem Sprint 750 fühlen sich die zweistelligen Geschwindigkeiten nach einer Weile dagegen beinahe unspektakulär an. Wer geschützt im Cockpit sitzt und nicht nach vorn oder ins Kielwasser schaut, der dürfte äußerst unbeeindruckt bleiben. Auf der „hohen“ Kante – mehr als 15 Grad legt sich der Sprint nicht auf die Seite – und mit Blick auf den eng geschoteten Gennaker kommt allerdings echte Freude auf.

Apropos eng geschotet: Das Trimmen der Segel unterscheidet sich von herkömmlichen Kielbooten stark, der scheinbare Wind kommt aufgrund der hohen Bootsgeschwindigkeit schlichtweg immer spitzer, als man es für die Kurse gewöhnt ist. Skiffsegler und Kataranpiloten werden damit keine Probleme bekommen, Yachtskipper sollten das dagegen bedenken. Und hier offenbart sich auch eine der wenigen Unzulänglichkeiten, die der Werft wider- ▶



Gesichert: Wer bei 15 Knoten Fahrt aufs Vorschiff muss, freut sich über den Korb



Gefaltet: Die patentierte Klappmechanik ist leicht, schnell und sicher zu bedienen

Corsair Sprint 750



Photo: Don Wigston

**Hohes Geschwindigkeitspotenzial
Einfache Bedienung
Sicheres Segelgefühl**

Weitere Modelle:

**Corsair 24
Corsair 28
Corsair 31
Corsair 36**

Corsair Marine Inc. – Büro Europa

Wettersteinstrasse 16, D – 82024 Taufkirchen
Tel. 0 89 - 3 08 23 44, Fax 0 89 - 3 00 22 53

www.corsairmarine.com,
email: aws-werner.stolz@t-online.de

Die Faltechnik Corsairs ist **bewährt**, das Slippen so einfach wie bei einer Jolle



Geklappt: Sind die vier vom Cockpit aus erreichbaren Bolzen gelöst, lassen sich die Schwimmer an den Rumpf heranklappen. Perfekt für enge Boxen, Kanäle oder Transporte



Gequetscht: Wer in der Koje zu zweit ruhig und gut schlafen will, muss sich mögen



Geparkt: Mit dem passenden Trailer ist der Tri schnell geslippt und sicher abgestellt

fahren sind. Um die rund 25 Quadratmeter Großsegel auf Amwind-Kursen richtig dicht zu bekommen, ist mehr als nur ein kräftiger Zug an der 6:1-Großschottalje nötig. Man verspricht jedoch Abhilfe, die nächsten Modelle sollen mit einer 8:1-Untersetzung ausgeliefert werden. Ebenfalls eine Kleinigkeit ist der fehlende Windanzeiger. In Anbetracht des doch recht hohen Kaufpreises sollte dieser allerdings zur Serienausstattung gehören.

Hoher Preis, solide Leistung

Womit man beim augenscheinlich unangenehmsten Aspekt des Corsair Sprint 750 wäre, dem Preis. Rund 62 000 Euro für ein segelfertiges, jedoch nicht einmal acht Meter langes Schiff sind viel Geld. Vergleicht man die Preise mit denen von ähnlich großen Einrumpfern (siehe YACHT 20/05), bieten diese für rund 30 Prozent weniger Investition deutlich mehr Platz und Komfort. Genau diese beiden Punkte sind es aber, die potenzielle Eigner des Sprint 750 als Letztes auf ihrer Wunschliste haben sollten. Und was zwei Rümpfe mehr hat, kostet zwangsläufig auch in der Produktion mehr Geld. Dazu kommt die aufwändige und robust gefertigte Klapp-

technik der Schwimmer, eine moderne und gewichtsparende Bauweise (Vakuum mit Schaumkern) und der Transport aus den USA nach Deutschland.

Als wäre dies nicht schon Erklärung genug für den hohen Anschaffungspreis, verweist Werner Stolz auch noch ausdrücklich auf die Liste der Standardausstattung. Und da ist zu lesen: Laminatsegel von UK, ein passender Trailer, Außenborder, Spinnaker-Kit mit allen nötigen Fallen, Blöcken und Schoten, dazu eine Großsegelpersenning. Wer jetzt noch bedenkt, dass der Kaufpreis zusätzlich vom schwankenden Dollarkurs abhängt, erkennt, dass der verlangte Betrag für den Sprint 750 zwar hoch, aber fraglos gerechtfertigt ist. Und: Ein Produkt, das am Markt keine Konkurrenz fürchten muss, lässt sich nun einmal zu höheren Preisen verkaufen.

Gut trailerbar, einfach zu slippen

Denn in einem Punkt unterscheiden sich die Corsair-Tris eklatant von gleich großen Monos: dem problemlosen Transport an und über Land.

Beim kleinen Sprint 750 müssen nur vier Bolzen gelöst werden, schon lassen

sich die Schwimmer an den Rumpf heranklappen. Ein Lösen der Wanten ist dabei nicht nötig, der Drehpunkt wurde so gewählt, dass die Außenwanten den Mast permanent unterstützen.

In diesem Zustand ist Segeln zwar nicht mehr möglich, unter Motor lässt sich das Paket aber noch gut manövrieren. Wichtigste Aspekte hierbei: Mit 2,5 Meter Breite passt das Schiff in jede Box und ohne Sondergenehmigung auf alle europäischen Straßen. Über fehlende Power des Zugfahrzeugs muss man sich ebenfalls kaum Gedanken machen, mit einem Trailergesamtwert von einer knappen Tonne hat selbst ein Mittelklasse-Pkw keine Probleme.

Und auch beim Slippen wird der Sprint seinem Namen gerecht: vom segelbis zum straßenfertigen Zustand dauert es bei eingespielter Crew nicht mehr als 30 Minuten. Eben ein Schnellboot auf jedem Terrain. *Martin-Sebastian Kreplin*

boot Düsseldorf: Halle 16, Stand B 03

Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN

EXKLUSIV-TEST

Corsair Sprint 750



SPEED-MASCHINE
Die einfachste Art, rasant zu segeln